

Les premiers voyages en bateau à vapeur sur le Danube hongrois

Géza SZÁSZ

La lecture des récits de voyage et l'étude de l'évolution du genre même depuis le XVI^e siècle jusqu'au milieu du XIX^e amènent le chercheur qui réfléchit sur les éléments de cette preuve du voyage qu'est le récit à formuler un certain nombre de remarques « théoriques »¹.

Tout d'abord, le voyage, fait social, et le récit de voyage, fait littéraire, dépendent du double contexte de la personnalité du voyageur et du parcours « physique » ou « géographique » réalisé. D'une part, dans l'état actuel de la recherche, nul ne pourra contester l'importance de l'appartenance sociale du voyageur, de ses préjugés positifs ou négatifs, de son niveau d'éducation ou de ses lectures antérieures. D'autre part, le parcours, l'espace traversé laisse aussi son empreinte dans le récit. Celui-ci s'ordonne obligatoirement en fonction de l'itinéraire suivi (prévu ou tracé au hasard) alors que la fréquence des haltes (arrivées et départs) donne son rythme². Or ces haltes sont toujours imposées par le moyen de transport utilisé par le voyageur. Dans la première moitié du XIX^e siècle, objet de notre analyse, ce moyen peut être bien divers, de la chaise de poste, en passant par le bateau à vapeur, jusqu'au chemin de fer, invention toute récente.

Les haltes signifient non seulement le repos, mais aussi autant d'occasions de voir de plus près, de visiter (par exemple des monuments) ou de rencontrer les hommes qui habitent l'espace traversé. Le voyage effectué entre deux haltes offre une bonne possibilité de regarder l'ensemble du paysage naturel ou bâti, ou encore de faire connaissance avec d'autres voyageurs. En même temps, la nature du moyen de transport détermine le type et la fréquence des haltes et les modalités des rencontres. On pourra donc dire qu'elle influence directement les « choses vues », donc une des sources primaires de la représentation d'un pays offerte par les récits de voyage. Pour cette raison, nous avons trouvé utile d'analyser quelques voyages effectués en Hongrie pendant les années 1830 et 1840 grâce à un moyen de transport

¹ Pour l'histoire des récits de voyages « modernes » (surtout pour ceux du XVIII^e siècle), voir par ex. BOURGUET, Marie-Noëlle, « Voyages et voyageurs », in DELON, Michel (dir.), *Dictionnaire européen des Lumières*, Paris, P.U.F., 1997, p. 1092-1095 ; RONDAUT, Jean, « Récit de voyage », in *Dictionnaire des genres et notions littéraires*, Paris, Encyclopaedia universalis – Albin Michel, 1997, p. 587-598 ; WOLFZETTEL, Friedrich, *Le discours du voyageur. Le récit de voyage en France, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, P.U.F., 1996. De nombreux aspects des voyages du XVI^e siècle et de la genèse du récit de voyage moderne sont étudiés dans MARGOLIN, Jean-Claude – CEARD, Jean (dir.), *Voyager à la Renaissance*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1987. Quant au XVII^e siècle, nous renvoyons le lecteur à la synthèse classique d'ATKINSON, Geoffrey, *Les Relations de voyages du XVII^e siècle et l'évolution des idées. Contribution à l'étude de la formation de l'esprit du XVIII^e siècle*, New York, Burt Franklin, 1971. Les voyages de la première moitié du XIX^e siècle sont présentés d'une manière intéressante par CLAUDON, Francis, *Le Voyage romantique*, Paris, P. Lebaud, 1986.

² Cf. BOURGUET, *Op. cit.*

caractéristique du XIX^e siècle, le bateau à vapeur, et de démontrer le rôle de ce moyen de transport dans la représentation d'un pays lequel sera dans notre cas la Hongrie.

D'après un constat assez triste des chercheurs hongrois, les voyageurs français paraissaient « oublier » la Hongrie à partir du début du XVIII^e siècle³. Ce phénomène « d'oubli » (qu'on doit tout de même relativiser) était principalement dû à la propagande hungarophobe de la cour viennoise (classant la Hongrie parmi les « pays à risques ») et au manque d'intérêt pour l'Europe centrale dans une époque où la mode de voyager dominante était le *Grand Tour* européen (c'est-à-dire occidental). Les bibliographies nous fournissent les preuves de cette indifférence générale : tout au long du XVIII^e siècle (entre 1711, date de la paix de Szatmár qui met fin à la guerre d'indépendance de Rákóczi et 1815, date de la fin des guerres napoléoniennes) un seul récit de voyage en Hongrie original a été publié en France du vivant de son auteur⁴.

La redécouverte de la Hongrie et la reprise des voyages se firent assez lentement au début du XIX^e siècle. Le savant minéralogiste François-Sulpice Beudant a eu beau venir en Hongrie peu après la Restauration⁵, on devait encore attendre de longues années avant que son exploit ne soit répété.

Le véritable démarrage des voyages en Hongrie (et, avec cela, de la publication des récits) a eu lieu au cours des années 1830. Au cours des deux décennies qui ont précédé le « printemps des peuples » (les révolutions de 1848), plus de voyages ont été effectués en Hongrie et plus de récits ont été publiés que tout au long du XVIII^e siècle⁶. Outre les facteurs politiques (telles les conséquences de la Révolution de Juillet de 1830)⁷, le changement des conditions matérielles du voyage

³ Voir par ex. BIRKÁS, Géza, *Francia utazók Magyarországon* (Voyageurs français en Hongrie), Szeged, Univ. Szegediensis, 1948, p. 72-78.

⁴ C'était le livre du comte de Salaberry qui, après son émigration en 1791, a fait un « Tour d'Orient ». Cf. SALABERRY (comte de), *Voyage à Constantinople, en Italie et aux Iles de l'Archipel par l'Allemagne et la Hongrie*, Paris, Maradan, An VII [1799]. La liste des publications françaises du XVIII^e siècle sur la Hongrie est donnée par HANUS, Erzsébet – TOULOUZE, Henri, *Bibliographie de la Hongrie en langue française*, Budapest–Paris–Szeged, Institut Hongrois–Bibliothèque Nationale Széchenyi, 2002, p. 59-76.

⁵ BEUDANT, François-Sulpice, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie pendant l'année 1818*, 4 vol., Paris, Verdière, 1822.

⁶ Sur l'histoire des voyages de Français en Hongrie à l'époque romantique, voir par ex. HOREL, Catherine, « De l'exotisme à la modernité : un siècle de voyage français en Hongrie (1818-1910) », in *Mille ans de contacts. Relations franco-hongroises de l'an mil à nos jours. Textes réunis par Marie Payet et Ferenc Tóth*, Szombathely, Département de Français de l'Ecole Supérieure Dániel Berzsenyi, 2001, p. 97-117 ; KÓPECZI, Béla, « Les voyageurs français en Hongrie à l'Ere des Réformes » in : ROHR, Jean – VÍGH, Árpád (dir.), *L'image de la Hongrie en France 2 : Guides et récits de voyage*, Paris, Institut Hongrois, 1996, p. 27-36 ; KÖVÉR, Lajos, « La Hongrie de l'ère des réformes (1825-1848) dans les relations de voyage françaises contemporaines », *Etudes sur la région méditerranéenne V*, Szeged, 1992, p. 157-164 ; TRONCHON, Henri, « Les débuts de la littérature hongroise en France », *Revue des Etudes Hongroises et Finno-Ougriennes*, 1925/3-4, p. 165-221.

⁷ Après la Révolution de Juillet, plusieurs personnages, « compromis » sous la Restauration, ont quitté la France, à l'image du baron d'Haussez, dernier ministre de la Marine de Charles X ou le maréchal Marmont, commandant de la garnison de Paris en juillet 1830. Cette « vague d'émigration » (notamment 116

a joué un rôle fondamental. Avec la mise en service de nouveaux moyens de transport, le voyage est devenu plus facile, plus agréable et plus rapide, et cette commodité, qui allait de pair avec les débuts du « tourisme », a incité beaucoup de gens à partir⁸. Parmi les nouveaux moyens de transport, le bateau à vapeur s'est acquis une importance primordiale. Ceci s'avérait notamment dans le cas de la Hongrie, traversée (ou coupée en deux) par le plus important fleuve international du continent européen, le Danube. Si l'on regarde de près les voyages effectués durant la période en question, on voit qu'à l'exception du maréchal Marmont, duc de Raguse, qui a voyagé en Hongrie en 1831 et en 1834, tous les auteurs d'importants récits de voyage ont choisi la voie fluviale, ce qui équivalait à un voyage en bateau à vapeur (au moins pendant une certaine partie du parcours)⁹.

La navigation à vapeur sur le Danube hongrois, c'est à dire entre Vienne, capitale de l'Empire d'Autriche, et Semlin–Belgrade, sur la frontière serbe, a été mise en service au début des années 1830, à l'initiative du comte István Széchenyi¹⁰.

Quant aux voyageurs occidentaux, les pionniers furent, comme toujours, les Anglais. Michael (ou Michel) J. Quin fut le premier voyageur connu à avoir choisi le bateau à vapeur pour un voyage sur le Danube hongrois¹¹. Son exemple fut bientôt suivi par des voyageurs français ou liés à la France. Nous voudrions analyser les récits de trois d'entre eux : le comte Démidoff, Edouard Thouvenel et Xavier Marmier¹².

Le comte Anatole Démidoff, aristocrate russe installé en Europe occidentale, a équipé une expédition « scientifique » en 1837. Son but aurait été l'exploration de la Russie méridionale pour le compte du tsar¹³ (le littoral de la Mer noire appartenait à l'Empire russe depuis la fin du XVIII^e siècle et promettait de grandes richesses naturelles). Une fois arrivée à Vienne, l'équipe a choisi la

vers les pays sous domination autrichienne) était à l'origine de récits de voyage importants aussi. Voir par ex. HAUSSEZ, Charles Lemercier de Longpré, baron d', *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie, par le baron d'Haussez, pour faire suite au « Voyage d'un exilé »*, 2 vol., Paris, A. Dupont, 1837 ; RAGUSE, duc de [le maréchal Marmont], *Voyage du maréchal duc de Raguse en Hongrie, en Transylvanie, dans la Russie méridionale, en Crimée, et sur les bords de la mer d'Azoff, à Constantinople, dans quelques parties de l'Asie-Mineure, en Syrie, en Palestine et en Egypte*, 4 vols., Paris, Ladvocat, 1837.

⁸ Sur ce phénomène, voir par ex. GERBOD, Paul, « Parisiens et Parisiennes hors de France au milieu du XIX^e siècle (1846-1860) », *Revue Historique* 604 (oct.-déc. 1997), p. 287-295.

⁹ Voir les études citées dans la note 6.

¹⁰ Voir à ce sujet par ex. KÖVÉR, *Op. cit.*, p. 162.

¹¹ QUIN, Michel J., *Voyage sur le Danube de Pesth à Roustcouk par navire à vapeur, et notices de la Hongrie. Trad. de l'anglais par Eyriès*, 2 vol., Paris, A. Bertrand, 1836.

¹² DEMIDOFF, Anatole de, *Voyage dans la Russie méridionale et la Crimée par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie exécuté en 1837*, Paris, E. Bourdin et cie., 1840 ; THOUVENEL, Edouard, *La Hongrie et la Valachie. Souvenirs de voyage et notices historiques*, Paris, A. Bertrand, 1840 ; MARMIER, Xavier, *Du Rhin au Nil. Tyrol, Hongrie, provinces danubiennes, Syrie, Palestine, Egypte. Souvenirs de voyages par...* 2 vol., Paris, A. Bertrand, s.d. [1846].

¹³ Voir la *Dédicace* au tsar Nicolas I^{er}. DEMIDOFF, *Op. cit.*, p. I-VIII. Sur le voyage de Démidoff, voir par ex. TRONCHON, *Op. cit.*, p. 191-192.

traversée de la Hongrie et des principautés roumaines pour atteindre son but¹⁴. Un itinéraire s'imposait : le Danube et, plus tard, le Bas-Danube. Toutefois, tous les membres de cette équipe n'ont pas fait le même choix ; le comte lui-même s'est séparé de son équipe pour voyager entre Vienne et Pest-Buda en chaise de poste alors que ses compagnons sont descendus en bateau jusqu'aux villes jumelles¹⁵.

La véritable aventure a commencé au départ de Pest où l'ensemble de l'expédition est montée à bord d'un bateau à vapeur, le *François I^{er}*. La descente du Danube impressionna l'auteur du récit de voyage à plus d'un titre. Celle-ci l'amenait à sa première tentative de donner une description du paysage naturel, remarqué surtout en raison de sa monotonie. Les habitations humaines et leurs occupants ne semblaient guère modifier l'aspect primitif de la représentation :

- Au bout d'une heure, l'une et l'autre ville [Buda et Pest] avaient disparu, et le Danube n'avait plus pour rivage que ses éternelles et pâles prairies. Le fleuve était sorti de son lit et s'était répandu au loin, inondant les villages et les métairies, dont les misérables habitants sont autant de sauvages amphibies. Des troupeaux de bœufs blancs et parfois des buffles, de longues files de cormorans effarouchés par le bruit du navire, tel était le seul spectacle qui pût nous distraire dans cette traversée¹⁶.

Les étapes du voyage sont rapportées exactement dans le texte. Cela aide le chercheur non seulement à retracer l'itinéraire des voyageurs, mais aussi à connaître les points de contact entre l'étranger et les réalités hongroises. On revoit ici la fonction des haltes à donner le rythme du trajet. De plus, le voyageur est obligé de fournir des informations sur ces lieux ; ceux-ci deviennent donc autant de points de repère pour le lecteur étranger lors de sa découverte de la Hongrie. Ce phénomène se manifeste clairement dans le résumé de la halte effectuée à Tolna, petite ville entre Buda et Mohács, sur la rive droite du Danube :

Notre route se déploie, toujours insignifiante, à travers les champs inondés ; à Tolna, nous débarquons quelques voyageurs. Tolna est peuplée d'Allemands ; ravagée de fond en comble, à l'époque de la retraite des Turcs, cette petite ville a vu s'élever sur ses ruines une bourgade où des colons sont venus implanter leur patiente agriculture. L'exploitation de la vigne et du tabac, circonscrite dans un rayon peu étendu, fait vivre cette colonie¹⁷.

Pendant la descente, la principale escale s'est faite à Mohács où le bateau est arrivé après une journée de navigation. Cet événement sert de prétexte à l'auteur pour méditer sur le présent et l'avenir (prometteur) de la navigation à vapeur sur le Danube. Selon lui, les défauts qu'il avait pu remarquer étaient encore dus au manque d'expérience d'un équipage cosmopolite. Le moyen de transport devient aussi un des objets du récit :

¹⁴ *Ibid.*, p. 41-44.

¹⁵ *Ibid.*, p. 44-49 (voyage du comte de Vienne à Pest) ; p. 50-78 (voyage en bateau du reste de l'équipage).

¹⁶ *Ibid.*, p. 79-80.

¹⁷ *Ibid.*, p. 81-82.

La première journée du François I^{er} finit à Mohacs. Ce navire, novice encore, a besoin de toute l'aide que lui prête le courant du Danube pour arriver à sa station du soir ; car ses machines, chauffées avec une irrégularité pleine d'inexpérience, ne fonctionnent qu'avec lenteur. De son côté, l'équipage, composé d'hommes de toutes sortes de nations, obéit nonchalamment au capitaine, dont les ordres ne peuvent se transmettre à cette Babel flottante qu'au moyen de trois ou quatre idiomes différents. Quant au bâtiment même, on voit que ses constructeurs ne se sont pas piqués d'imiter les paquebots si commodément somptueux des autres nations ...

Au reste, lorsque cette importante ligne de communication de Vienne à Constantinople par les bateaux à vapeur sera plus généralement suivie, le transport des voyageurs deviendra pour les compagnies exploitantes un objet de soins et de recherches... Plus tard, l'administrateur devra porter sa sollicitude sur la composition des équipages, et sur le confort que les voyageurs sont en droit d'exiger. C'est là une des conditions nécessaires du maintien du service¹⁸.

La sortie en ville des voyageurs instrumentalise Mohács dans le récit ; outre une description de l'aspect physique de la ville même, l'histoire de la Hongrie (notamment le souvenir de la défaite subie en 1526 face aux Turcs de Soliman le Magnifique) y est rappelée :

Nous entrâmes dans la ville, où l'obscurité croissante ne put nous empêcher de faire quelques pas. Nous trouvâmes les rues spacieuses et régulières, mais toutes remplies d'un fumier humide et infect, sur lequel de mauvaises maisons étaient bâties ; les édifices publics étaient généralement en harmonie avec tout le reste de la ville.

Plus importante par ses souvenirs que par sa population actuelle et son influence, Mohacs a vu deux fois dans ses plaines la monarchie hongroise aux prises avec l'invasion des Turcs. En 1526, Louis II, ce jeune roi d'une si belle espérance, perdit la vie dans une célèbre et sanglante bataille où l'élite de la noblesse tomba fièrement à ses côtés ; et, de ce jour, la Hongrie subit un joug longtemps pesant. Mais aussi, lorsqu'en 1687 les Turcs se retirèrent, et de défaites en défaites, descendirent le Danube jusqu'à Belgrade, Mohacs vit luire une belle journée de représailles ...¹⁹

Mohács conservera aussi cette fonction « historique » chez les voyageurs ultérieurs. Parmi eux, on citera d'abord Edouard Thouvenel. Ce futur ministre des Affaires étrangères de Napoléon III est venu encore jeune en Hongrie, en 1838²⁰, donc un an après le passage du comte Démidoff et de ses compagnons. Son but était de faire un voyage d'initiation en Europe centrale, notamment en Hongrie et dans les principautés roumaines. Il effectue déjà l'ensemble du voyage en Hongrie en bateau à vapeur. Ce fait ne sera pas sans influence sur sa vision et sa représentation du pays.

Tout d'abord, la perception des villes hongroises change entièrement. Haltes obligées d'un parcours en bateau à vapeur (pour des raisons techniques et commerciales), elles acquièrent une nouvelle importance. Elles tendent à devenir le

¹⁸ *Ibid.*, p. 82-83.

¹⁹ *Ibid.*, p. 84-85.

²⁰ Sur le voyage de Thouvenel dans la recherche hongroise, voir KÓPECZI, *Op. cit.*, p. 31-32 ; BIRKÁS, *Op. cit.* p. 122-125. Voir également TRONCHON, *Op. cit.*, p. 192.

thème exclusif du récit (le voyageur ne voit pas en effet d'autre types d'habitations) ; chaque sujet (société, économie, mœurs, etc.) devra être évoqué désormais dans le cadre de la description des villes. En même temps, elles se dotent toutes d'une fonction et d'un discours spécifiques. Presbourg (en hongrois *Pozsony*, aujourd'hui *Bratislava*, capitale de la Slovaquie), lieu du couronnement des rois Habsbourg et siège de la diète hongroise, fournit l'occasion de présenter le système politique et le déroulement des débats parlementaires²¹. Komorn (*Komárom*), connue en Europe pour sa forteresse, sera considérée sous son aspect militaire²² alors que Gran (*Esztergom*), siège de l'archevêque primat de la Hongrie, recevra une fonction purement ecclésiastique²³. La présentation des villes jumelles de Buda et Pest amène l'auteur à traiter des questions économiques et sociales aussi bien que des mœurs des Hongrois dans un chapitre à part²⁴.

Cependant une description sommaire du paysage géographique (vu du bateau à vapeur) vient accentuer une image de la Hongrie plus pittoresque que réelle, comme celle déjà évoquée par le texte de Démidoff : « De Vissegrade à Pesth, les scènes du paysage sont variées et pittoresques, et le Danube acquiert un majestueux développement²⁵. »

Au milieu de son récit, Thouvenel place un véritable essai historique sur la navigation à vapeur sur le Danube et va jusqu'à publier les horaires des navires aussi bien que leur puissance réelle (en chevaux)²⁶ ! Outre cela, on y trouve une réflexion du même type que celle du comte Démidoff :

Tous les mois, les jours de départ des différentes stations sont fixés à Vienne. Je ne puis reprocher qu'une seule inexactitude aux agents de la compagnie ; le *Ferdinand* nous a fait attendre vingt-quatre heures à Galatz. Ce paquebot, en outre, est si mal construit, qu'il est à désirer qu'on se décide à le remplacer. Quant au nom de la *Bella*, donné à la barque qui fait le trajet de Drenkova à Orsova, c'est une mauvaise épigramme.

Les bateaux du Danube sont beaux, mais dans leur aménagement on a trop sacrifié les voyageurs aux marchandises. Le pont est encombré, et les ballots envahissent trop souvent les premières places. On pourrait aussi mettre plus d'activité dans le service et réduire facilement à dix les treize jours employés pour le trajet de Vienne à Constantinople. Malgré ces reproches mérités, il faut le reconnaître, l'entreprise, toujours surveillée par M. de Szécéhényi [sic], marche bien, et son succès n'est plus douteux ; le commerce de la Hongrie est en plein progrès, et c'était là le but qu'on voulait atteindre²⁷.

²¹ THOUVENEL, *Op. cit.*, p. 3-8.

²² *Ibid.*, p. 9-10.

²³ *Ibid.*, p. 10-11.

²⁴ *Ibid.*, p. 17-46.

²⁵ *Ibid.*, p. 14.

²⁶ *Ibid.*, p. 34-35. Le tableau est reproduit par KÖVÉR, *Op. cit.*, p. 163.

²⁷ THOUVENEL, *Op. cit.*, p. 35-36.

Le départ de Pest et la lente descente du fleuve donneront aussi lieu à des réflexions de même nature que celle que l'on retrouve chez le voyageur précédent. Apparaît alors le paysage naturel vu du bateau et observé à la vitesse (ou la lenteur) de la vapeur. Thouvenel ne manque pas de remarquer l'aspect « arriéré » du pays :

Les rives du Danube offrent peu d'intérêt jusqu'à Mohacz. Aucun village n'égaye ces vastes prairies qui avaient séduit les compagnons d'Arpad, et où se heurtèrent si souvent les Hongrois et les Turcs. Les paysans, exposés sans cesse aux ravages de la guerre, avaient senti le besoin de se réunir en masse et de s'enfoncer dans l'intérieur des terres ; on ne trouve donc pas en Hongrie, un seul de ces jolis hameaux si communs en Allemagne ; les villages y ont été fondés dans des jours funestes ; ils sont peuplés, mais misérables. Le Danube, en outre, est un voisin dangereux. Les bancs de sable, et ces îles si vertes et si pittoresques qui encombrant son lit, nuisent à l'écoulement des eaux, et sont souvent cause, à la fin de l'hiver, d'une inondation favorable au sol, mais cruelle pour les habitations. Il n'y a, sur la côte, que quelques pauvres huttes de pêcheurs²⁸.

Mohács aura aussi, sans surprise, une fonction historique chez Thouvenel. Cependant, cette halte fait parler Thouvenel plus longtemps que le comte Démidoff. Outre l'évocation du souvenir de la défaite, il raconte des détails en allant jusqu'à l'anecdote historique²⁹.

Xavier Marmier, bibliothécaire de Sainte-Geneviève, littérateur germaniste et orientaliste reconnu, a sans doute été le dernier voyageur illustre à venir en Hongrie avant la révolution de mars 1848³⁰. Il voyagea en 1846. Comme il se dirigeait vers le Proche-Orient, la Hongrie a constitué seulement un des espaces fragmentaires de son récit. Son parcours se fait à l'identique de celui d'Edouard Thouvenel ; cependant, c'est dans son récit que l'itinéraire Vienne-Pozsony-Komárom-Esztergom-Pest-Mohács se trace le plus clairement³¹.

Son passage à Mohács lui fit utiliser presque les mêmes mots que ceux de ses prédécesseurs. On voit ici combien l'image d'un lieu pouvait être fixée « pour toujours » par les récits de voyage successifs (et surtout par le fait que leurs auteurs se lisaient toujours) :

Mohacz ... dont le nom seul fait frémir encore les cœurs hongrois. La plaine fatale qui l'avoisine est maintenant couverte d'arbres à fruits ... C'est là qu'en l'année 1526

²⁸ *Ibid.*, p. 104-105.

²⁹ Il s'agit de l'apparition du diable, qui, outragé par le refus de Louis II roi de Hongrie (1516-1526) de le recevoir, aurait prédit (ou provoqué) la défaite des Hongrois. *Ibid.*, p. 106-107.

³⁰ Sur le voyage de Marmier dans la recherche hongroise, voir KÖPECZI, *Op. cit.*, p. 34-35 ; BIRKÁS, *Op. cit.* p. 125-126 ; SÖTÉR, István, *Magyar-francia kapcsolatok* (Relations franco-hongroises), Budapest, Teleki Intézet, 1946, p. 144. Voir également TRONCHON, *Op. cit.*, p. 200-203. Sur la vie de Marmier et son importance dans la vie littéraire sous la Monarchie de Juillet, voir par ex. MONCHOUX, André, « Un romantique français ami de l'Allemagne : Xavier Marmier », in *Connaissance de l'étranger. Mélanges offerts à la mémoire de Jean Marie Carré* (ouvrage collectif), Paris, M. Didier, 1964, p. 85-87.

³¹ Cf. MARMIER, *Op. cit.*, t. I, p. 99-217.

l'armée hongroise fut anéantie par Soliman ; sept prélats, cinquante nobles, vingt mille soldats restèrent sur le champ de bataille.

Louis II, qui avait voulu lui-même engager le combat, pauvre enfant qui à vingt ans portait déjà sur son front les signes de la vieillesse, pauvre roi qui, dans cette lutte désespérée, cherchait peut-être un dernier remède aux dissensions qui agitaient ses États ... Nulle bataille n'a eu, dans les temps modernes, des suites pareilles à celle de Mohacz. De ce jour-là date l'entrée des Turcs en Hongrie, leurs ravages dans le pays et cette domination que, pendant un siècle et demi, rien ne put ébranler ... Le soir, le bateau à vapeur stationne assez longtemps devant Mohacz pour qu'on puisse visiter ce sol mémorable³².

Chez Marmier, les haltes imposées au bateau à vapeur sortent même du récit ; elles ordonnent non seulement son déroulement intérieur, mais aussi deviennent autant de guides pour le lecteur. Cela se voit aussi dans la division du texte : à quelques exceptions près, les chapitres du livre de Marmier signalent déjà dans leurs titres qu'il s'agira de la description d'une ville (halte) ou d'étape entre deux villes. Ce phénomène (aussi bien que le recours de Marmier aux récits des voyageurs précédents) peut renforcer chez le lecteur le sentiment selon lequel le seul véritable chemin pour traverser la Hongrie est le Danube et le seul moyen de transport à y parvenir est le bateau à vapeur. Un autre fait suggère aussi la pertinence de ce constat : alors que le maréchal Marmont traversait les villes et les villages de la Grande Plaine sans grand étonnement, ne croyant pas faire là quelque chose d'exceptionnel, Xavier Marmier se sent déjà obligé de consacrer un chapitre à part au résumé d'une excursion qu'il a faite à la campagne³³. Il signale ainsi avoir quitté l'itinéraire « obligé ».

On a déjà plusieurs fois souligné l'importance de la ville en tant que halte pendant le voyage en bateau à vapeur. Ce type de voyage a ainsi profondément transformé la perception de la ville. L'arrivée en bateau à vapeur rend possible une rencontre « de bas en haut » avec le panorama de la ville, et les quais en deviennent les véritables portes. Par conséquent, la présentation de certaines villes de Hongrie change. Les villes semblent plutôt profiter de ce changement. Tel est par exemple le cas d'Esztergom, dont la nouvelle basilique était en construction durant toute la période étudiée. En effet, les voyageurs qui arrivent à Esztergom de l'ouest ne manquent jamais de remarquer à quel point l'édifice (disproportionné d'après certains), bâti sur une colline, domine la ville. Cette impression était, au moins en partie, due à cette vision « depuis le bas ».

L'arrivée des voyageurs en bateau à vapeur offre aussi de nouvelles modalités à la description de la double ville de Pest et de Buda. La beauté remarquable du site, un des *topoi* des récits de voyages en Hongrie, exerce une influence accrue lorsque la vue d'ensemble se présente à l'horizon. Xavier Marmier rapporte ce moment non sans emphase :

³² *Ibid.*, 205-206.

³³ *Ibid.*, 187-199.

A Maros, le fleuve se divise encore en deux embranchements. A quelques lieues de Pesth, ces deux puissants cours d'eau se réunissent comme pour faire une entrée plus solennelle dans la royale ville des Magyars. Bientôt nous apercevons la forteresse de Bude avec son palais et ses remparts ; plus haut, le Blocksberg, éclairé par les rayons du soleil couchant, puis les maisons des deux cités qui bordent le Danube. Toutes les conversations du bateau sont interrompues, tous les passagers regardent en silence les deux rives du fleuve: ceux-ci avec la surprise que leur cause cet imposant spectacle, ceux-là avec la joie de retrouver dans quelques instants la maison qu'ils n'ont point oubliée, l'ami qui les regrette, la famille qui les attend³⁴.

La beauté de la vue se fait encore remarquer lorsque les voyageurs quittent Pest-Buda. Le récit de Marmier donne aussi à ce propos un bon exemple du phénomène. L'auteur se complaît encore un moment à contempler l'image qui s'éloigne, avant de dresser de l'étape entre Pest et Mohács le même tableau que ses prédécesseurs :

En quittant Pesth, il est beau de voir encore les maisons de cette ville qui s'étendent le long du fleuve, et la forteresse de Bude qui le domine, la mémorable forteresse, jadis effroi du pays, aujourd'hui paisible résidence du palatin. Plus loin on ne voit, sur un espace de soixante lieues, que des rives plates et monotones entrecoupées de quelques îles verdoyantes, animées çà et là par quelques bourgades ou quelque cité³⁵.

Outre les plaisirs esthétiques, les contradictions entre une Buda aristocratique, conservatrice, « féodale » et la ville de Pest dynamique, libérale, « capitaliste » sont mieux perçues et soulignées à partir du bateau à vapeur. Ces deux aspects sont saisis dans leur pittoresque par Edouard Thouvenel :

A sept heures, nous étions en face de l'île Sainte-Marguerite ; d'un côté, nous apercevions Bude, l'ancienne ville turque, aussi fièrement assise sur sa montagne qu'un pacha sur son divan, de l'autre le superbe quai de Pesth³⁶.

C'est encore lui qui insiste le mieux sur l'opposition entre Buda et Pest, reléguant la première au passé et promettant le bonheur à venir à la seconde : « Bude et Pesth sont rivales : la première peut se glorifier de son passé, un brillant avenir semble réservé à la seconde.³⁷ »

On a pu constater que la mise en service des bateaux à vapeur sur la partie hongroise du Danube a eu comme premier résultat la reprise et la multiplication (relative) des voyages des Français en Hongrie. Outre ce phénomène, déjà saisissable à partir du nombre accru de trajets, la navigation en bateau à vapeur a profondément transformé les modalités de la perception et de la description du pays hongrois. Haltes obligées du parcours, les villes ayant un port fluvial acquièrent une nouvelle importance et deviennent les thèmes presque exclusifs des tableaux. Cependant les voyageurs,

³⁴ *Ibid.*, p. 110.

³⁵ *Ibid.*, p. 204.

³⁶ THOUVENEL, *Op. cit.*, p. 14-15.

³⁷ *Ibid.*, p. 17.

passant toujours à la hâte (le but de leur voyage se trouvant loin de la Hongrie), ont tendance à leur donner une fonction spécifique apte à les distinguer facilement mais qui les fige en même temps dans un seul rôle. Ce phénomène de fixation, renforcé par la lecture des récits antérieurs, a largement contribué à la naissance des textes répétitifs. L'exemple de Mohács et de la bataille qui y eut lieu en 1526 en fournit une preuve évidente.

Les villes fluviales, grâce à ce nouveau type de voyage, ont bénéficié d'un regain de curiosité. L'aspect physique et les monuments de la Hongrie « terrestre », qui était tombée dans l'oubli, ont en effet acquis une nouvelle importance. Les villes de Buda et Pest ont ainsi pu devenir de véritables « perles du Danube » dans les récits enthousiastes des voyageurs éblouis par le panorama exceptionnel. On a toutefois pu constater que les voyageurs ravis, certes, n'en étaient pas tout de même aveuglés : ils ne passaient pas sans silence les réalités contradictoires de la Hongrie. L'évocation de l'opposition entre Pest et Buda marque cette clairvoyance des libéraux occidentaux qu'étaient les voyageurs présentés.